



Der allererste gebaute „Wal“ mit der Werknummer 1 entstand 1922 als Militärversion, weil die Luftverkehrsgesellschaften (noch) kein Interesse zeigten. Das Flugboot erhielt die spanische Zulassung M-MWAA sowie die Dienstnummer W1 und stand jahrelang zur vollsten Zufriedenheit im Einsatz der spanischen Luftwaffe.
(Archiv Zeppelin-Museum Friedrichshafen)

Das Flugboot Dornier „Wal“ (Do J)

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 03.2013 im ADL-Internetportal

Claude Dornier stellte in seinen Lebenserinnerungen fest: *Der „Wal“ hat die Firma Dornier von einem kleinen Versuchsunternehmen zu einer international bekannten Firma gestempelt. Seine Bedeutung für die Entwicklung unseres Unternehmens kann nicht überschätzt werden. Ja, man kann sagen, der „Wal“ hat Dornier gemacht.*

In der Tat schuf Dornier mit dem Flugboot „Wal“ eine der weltweit erfolgreichsten Konstruktionen auf dem Gebiet des Seeflugzeugbaus. Dank der fortschrittlichen Grundkonzeption war es möglich, das Ausgangsmuster über eine Zeitspanne von 15 Jahren durch Verwendung immer stärkerer Triebwerke und Verbesserung der Baumethoden den stetig steigenden Ansprüchen der militärischen und zivilen Kunden anzupassen.

In dem 2010 erschienenen Buch „Dornier – Von den Anfängen bis 1945“, dessen Autorenschaft sich die ADL-Mitglieder Karl Kössler, Dr. Volker Koos und Günter Frost teilen, ließ sich aus Platzgründen nur eine erheblich gekürzte Fassung der Geschichte des Dornier „Wal“ unterbringen. Daher soll an dieser Stelle jetzt die ausführliche Version präsentiert werden.

Teil 1: Der „Wal“ für militärische Zwecke

Der „Wal“ entsteht

Als Dornier und seine Konstrukteure 1921/22 in der Zeit des Flugzeugbauverbots in Deutschland den unvollendet gebliebenen Typ Gs II nochmals überarbeiteten, konnte niemand ahnen, welch herausragender Wurf mit dem „Wal“ gelingen und welche große Rolle er später bei Forschungs- und Transozeanflügen spielen würde. Zunächst ging es nur darum, die Gs II auf den letzten Stand der Flugzeugtechnik zu bringen und zugleich aus der zivilen Verkehrsausführung ein militärisch verwendbares hochseefähiges Flugboot für Fernaufklärung und Bombenwurf abzuleiten. Es lag nahe, für die Militärausführung auf die Rumpfauslegung des Vorläufertyps Gs I zurückzugreifen, der ja für eben diesen Zweck im Auftrag der kaiserlichen Marine entwickelt worden war.

Aufgrund des bis Mai 1922 geltenden Bauverbots und der anschließend einzuhaltenden sog. „Begriffsbestimmungen“ (Obergrenzen hinsichtlich Tragfähigkeit, Höchstgeschwindigkeit u.a.) konnte der Dornier „Wal“ nicht in Friedrichshafen gebaut werden, sondern nur im Ausland. Hauptfertigungsort war der DMB-Zweigbetrieb SAICM (S.A. Italiana Costruzioni Meccaniche) im italienischen Marina di Pisa, den der Zeppelin-Mutterkonzern im Dezember 1921 mehrheitlich erworben hatte. Ab November 1925 firmierte das Werk unter dem neuen Namen CMASA (Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A.).

Das neue Flugboot lief in den ersten Baujahren schlicht unter der Typenbezeichnung Dornier „Wal“, eine spezielle Benennung von Unterversionen gab es nicht. Auch die verschiedenen eingebauten Triebwerke wurden zunächst nicht besonders gekennzeichnet. Die Unterscheidung zwischen militärischer und ziviler Ausführung geschah nur durch Zusätze wie „Militare“ bzw. „Militär“ oder „Cabina“ bzw. „Verkehr“. Erst 1926/27 erhielt der „Wal“ nachträglich die Typenbezeichnung Do J zugeteilt. Bei den in Deutschland zugelassenen Maschinen wurden auf Verlangen der DVL außerdem Unterausführungen und eingebaute Motoren gekennzeichnet (wie z.B. Do J Bas und Do J Gas). Eine Erläuterung des von DMB benutzten Buchstabensystems findet sich in dem Artikel „Mehrzweckflugzeug Do C“ auf S. 3 [\[http://adl-luftfahrtshistorik.de/dok/Dornier_Do_C.pdf\]](http://adl-luftfahrtshistorik.de/dok/Dornier_Do_C.pdf)

Als Standardantrieb für den „Wal“ sah Dornier den englischen Zwölfzylinder-V-Motor Rolls-Royce „Eagle“ vor, der weltweit einen guten Ruf besaß und als sehr zuverlässig galt. In der bevorzugten Version IX wies er eine Leistung von 360/395 PS auf. Es konnte aber auch eine Vielzahl anderer Triebwerke im Leistungsbereich 300 – 500 PS (je Motor) eingebaut werden, da die Zelle genügende Festigkeit besaß und es dank der Motorenanordnung nahe dem Schwerpunkt des Flugzeugs praktisch keine Stabilitätsprobleme durch die unterschiedlichen Einbaugewichte gab.

Spanien wird erster Kunde

Ab Januar 1922 verhandelte Dornier mit der spanischen Militärverwaltung über den Kauf von 6 „Militär-Walen“, sozusagen „vom Reißbrett weg“. Im März erteilte Spanien den offiziellen Auftrag. Dornier kommentierte später diesen Beginn: „Wir hatten das Werk erworben, ohne genügend Betriebsmittel zu haben. Es lag auch kein Auftrag vor, als wir anfangen. In dem Momente, in dem die Lage anfang, kritisch zu werden, kam – wie auf Bestellung – der spanische Auftrag.“

Allerdings bestanden die Spanier darauf, daß die Maschinen mit Hispano-Suiza-42 Motoren (300 PS) aus spanischer Lizenzfertigung ausgerüstet wurden und nicht mit dem von Dornier empfohlenen Rolls-Royce-Triebwerk. Wie unter der Hand zu erfahren war, lagerten in den spanischen Militärarsenalen noch größere Stückzahlen dieser HS-Lizenzmotoren und warteten auf eine Verwendung. Während das französische Originaltriebwerk sich tausendfach bewährt hatte und als eines der besten seiner Zeit galt, genossen die spanischen Lizenzbauten nicht den allerbesten Ruf, hauptsächlich wegen ihrer Störanfälligkeit. Das sollte sich auch im Betrieb der „Wale“ noch deutlich zeigen.

Am 20. Juli 1922 wurde in Marina di Pisa mit dem Bau des ersten „Wal“-Flugbootes begonnen und am 30.10. erfolgte seine Fertigstellung. Es trug die Wnr. 1, denn die SAICM bzw. CMASA hatte eine eigene Werknummernzählung. Nachdem der Kardinal-Bischoff von Pisa die kirchliche Einsegnung vorgenommen hatte, wurde der „Wal“ Nr. 1 feierlich zu Wasser gelassen. Anschließend begannen die vorgesehenen Probefahrten vor der Arnomündung, um das Manövrier- und Startverhalten bei Wind und Seegang zu testen. Am 6.11.1922 absolvierte die Maschine unter Führung von Dornier-Werkspilot Ulrich Niemeyer ihren Erstflug. Die Flugerprobung konnte schon nach wenigen Wochen erfolgreich abgeschlossen werden, und noch im November erfolgte die Überführung der Maschine auf dem Luftweg von Pisa nach Cartagena (Spanien).



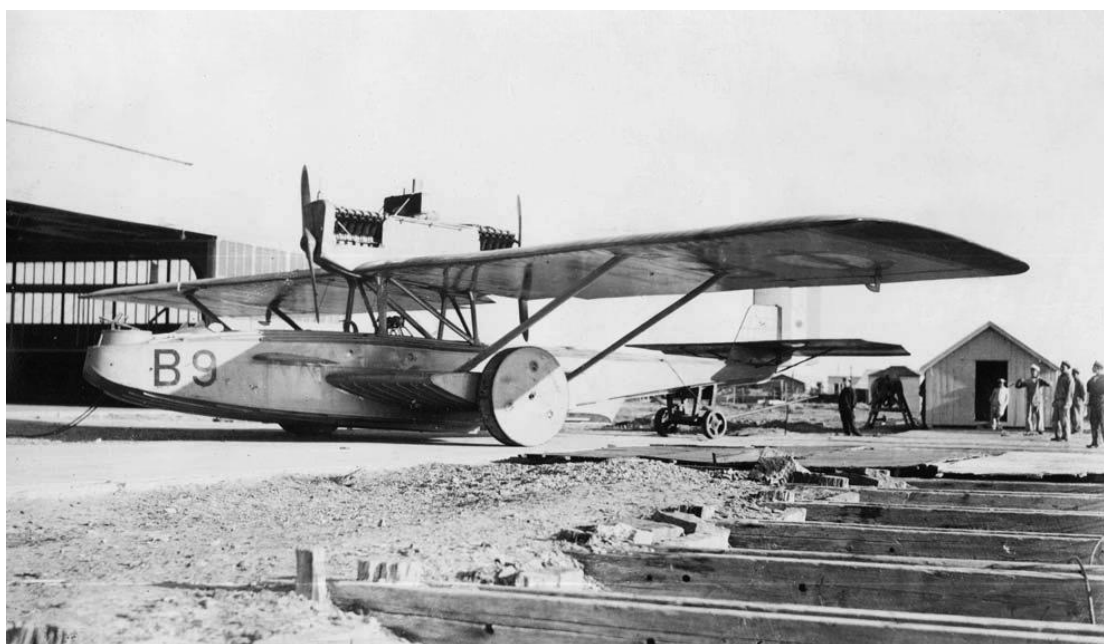
Für das Bewegen des „Wals“ an Land bot Dornier große, aus Blech gefertigte Hohlräder an, die im Wasser schwimmfähig waren. Ihre Steckachsen paßten in entsprechende Aufnahmehöhlen in den Flossenstummel-Seiten. Die Räder konnten im Wasser von einem Boot aus angebracht werden und ermöglichten es dem „Wal“, aus eigener Kraft an Land zu rollen.
(Archiv Zeppelin-Museum Friedrichshafen)

Die restlichen fünf Maschinen (Werknummern 2 – 6) wurden 1923 sukzessive nach Spanien ausgeliefert. Allerdings machte die Überführung der Wnr. 2 im Februar 1923 große Schwierigkeiten, weil die unzuverlässigen Triebwerke mehrmals Notlandungen erzwangen. Statt ein bis zwei Tage dauerte die Aktion schließlich mehr als zwei Wochen – besonders zeitaufwendig waren das Heranschaffen von Ersatzmotoren und ihr Austausch an der Notlandestelle in Frankreich. Da sich inzwischen auch beim ersten „Wal“ gezeigt hatte, wie störanfällig die Triebwerke waren, konnte Dornier die Spanier schließlich überzeugen, zum Rolls-Royce „Eagle“ zu wechseln. Vier der spanischen „Wale“ (Werknummern 3 – 6) erhielten von Anfang an die englischen Triebwerke, ihre Auslieferung verzögerte sich wegen der langen Rolls-Royce-Lieferzeiten bis September/Oktober 1923. Bei den ersten beiden Flugbooten wurden die Motoren nachträglich ausgetauscht.

Nach dem Wechsel auf Rolls-Royce-Triebwerke erwarben sich die „Wale“ bei den spanischen Militärpiloten bald einen hervorragenden Ruf. Dornier berichtete in seinen Lebenserinnerungen: „Die spanischen Besatzungen fanden sich schnell mit dem „Wal“ zurecht. Sie behandelten ihn am Anfang wie ein rohes Ei. Als sie allmählich seine bemerkenswerten See-Eigenschaften feststellten, wuchs das Vertrauen in das Boot ins Grenzenlose“.

Bestellungen aus Argentinien und Italien

Im September 1922 war bereits ein neuer Auftrag über insgesamt 4 „Wale“ bei DMB eingegangen, und zwar aus Argentinien für die dortige Aviación Naval (Marineluftwaffe). Am 10.1.1923 begann in Marina di Pisa der Bau dieser vier Flugboote. Die argentinischen „Wale“ erhielten als Antrieb je zwei amerikanische 12-Zylinder-Motoren Typ „Liberty 12 A“ (Leistung 400/420 PS). Während die erste Maschine (Wnr. 7) am 29. Juli 1923 die Werkhallen verließ, wurden die nächsten zwei „Wale“ (Wnr. 8 und 9) von der vor Ort weilenden argentinischen Abnahmekommission im Rohbau abgenommen.



Die argentinische Marine-luftwaffe bestellte im September 1922 insgesamt vier Militär-Wale, ausgerüstet mit amerikanischen Motoren Typ „Liberty 12 A“. Die Maschine mit der Kennung B9 (Werknummer 8) wurde im Dezember 1923 von Genua nach Buenos Aires verschifft. Das Foto entstand auf der argentinischen Marineflugbasis Puerto Belgrano.

(Aviación Naval Argentina)

Am 23.8.1923 kam es beim letzten Abnahmeflug der Werknummer 7 vor der Arnsmündung zu einem schweren Unfall, bei dem der „Wal“ zerstört und drei Besatzungsmitglieder getötet wurden, nur ein Mann überlebte schwerverletzt. Wie die Untersuchung ergab, hatte der argentinische Abnahmeoffizier Zanni versucht, die Mindestgeschwindigkeit des „Wals“ praktisch zu erfliegen und war dabei in etwa 1000 m Flughöhe abgerutscht. Die Maschine ging in eine unkontrollierbare Trudelmovement über und stürzte, ohne sich wieder zu fangen, in die Wogen des Mittelmeeres. Neben Zanni kamen auch DMB-Flugzeugführer Niemeyer und DMB-Mechaniker Dimmler ums Leben. Der argentinische Mechaniker Palaxio hatte Glück: Er befand sich zum Absturzzeitpunkt nicht im Rumpf der Maschine, sondern war in die Motorengondel hinaufgestiegen und wurde kurz vor dem Aufschlag aus der trudelnden Maschine ins Wasser geschleudert. Seine Verletzungen erwiesen sich als nicht lebensgefährlich.

Zu Dorniers Erleichterung sahen alle Fachleute, auch die Argentinier, die Ursache des Absturzes nicht in einem Mangel des Flugzeugtyps, sondern in den allzu gewagten Versuchen des argentinischen Abnahmepiloten. Letzten Endes kamen DMB/CMASA und die argentinische Marinebehörde überein, eine Ersatzmaschine zu ordern und auch zu bezahlen.

Nach erfolgreichen Abnahmeflügen wurden die Werknummern 8 – 10 im Dezember 1923 bzw. Januar 1924 wieder zerlegt, in Kisten verpackt und in Genua per Schiff nach Buenos Aires verladen. Die Ersatzmaschine (Wnr. 18) folgte auf dem gleichen Weg im Mai 1924.

Dornier Wal B11 der argentinischen Marineluftwaffe. Die Maschine (Werknummer 10) absolvierte am 12.10.1923 in Marina di Pisa ihren Erstflug und wurde im Dezember 1923 von Genua nach Buenos Aires verschifft.

(Aviación Naval Argentina)



(oben):
Noch ein Blick auf den „Wal“ B9, aufgenommen ebenfalls auf der argentinischen Marineflugbasis Puerto Belgrano.

(Aviación Naval Argentina)

(rechts):
Vor der B10 stehen der Begründer der argentinischen Marineluftwaffe, der spätere Admiral Marcos Antonio Zar (rechts), und der spätere Konteradmiral Jasen (links). Dank der offenen Abdeckung ist der amerikanische „Liberty 12 A“-Motor des Flugbootes gut zu erkennen.

(Aviación Naval Argentina)



Am 20. Juli 1923 bestellte das Commissariato Aeronautica in Rom (italienisches Luftfahrt-Kommissariat, Vorläufer des späteren Luftfahrtministeriums) einen „Wal“. Das Flugzeug mit der Wnr. 19 wurde am 28.6.1924 fertiggestellt, absolvierte am 5.7.1924 in Marina di Pisa seinen Erstflug und erhielt die Zulassung I-DEOR. Mit dieser Maschine unternahm Antonio Locatelli wenige Wochen später einen Flugversuch über den Nordatlantik. Einzelheiten dazu finden sich im Teil 3 „Bedeutende Forschungs- und Fernflüge“.



Der „Wal“ mit der Werknummer 19 wurde im Juli 1923 an das italienische Commissariato Aeronautica geliefert und bekam das Kennzeichen I-DEOR zugeteilt. Leutnant Antonio Locatelli benutzte die Maschine kurze Zeit später für einen beabsichtigten Flug über den Nordatlantik. Das Foto zeigt das Flugboot während eines Zwischenstops auf den Orkney-Inseln

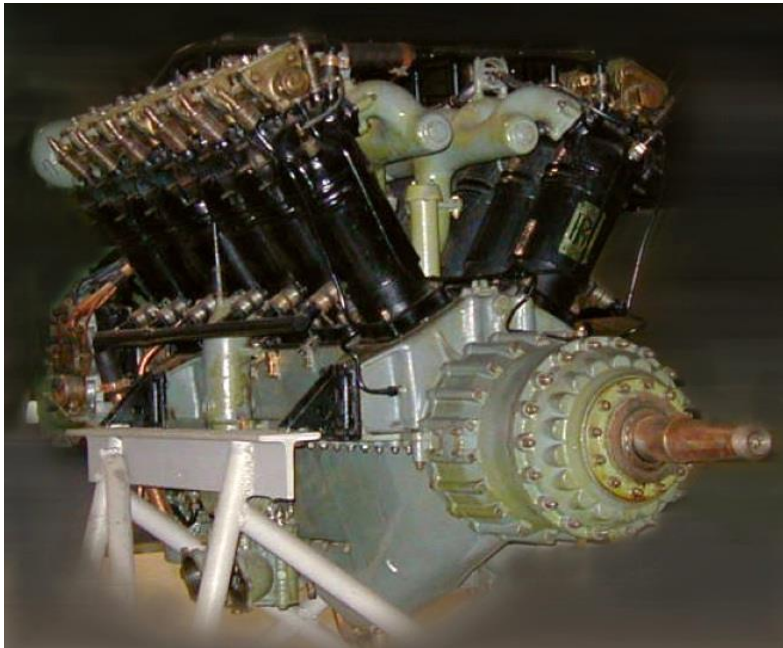
Weitere Aufträge

Der bekannte Polarforscher Roald Amundsen erteilte im Januar 1924 eine Bestellung über 2 „Wal“-Flugboote, mit denen er seine geplante Nordpolexpedition durchführen wollte. Am 22.3.1924 wurden sie mit den Zulassungen N-24 und N-25 in das norwegische Luftfahrzeugregister eingetragen. Allerdings mußte Amundsen den Auftrag im Mai 1924 wieder zurückziehen, weil die Finanzierung nicht gesichert war, und die Zulassungen wurden am 15. August 1924 gelöscht.



Mit der Werknummer 33, I-DAOR, stellten Dornier-Chefpilot Richard Wagner und SAICM-Direktor Ing. Guido Guidi im Februar 1925 insgesamt 20 Weltrekorde mit verschiedenen Nutzlasten auf. Der „Wal“ ging anschließend an die spanische Luftwaffe und erhielt dort das Kennzeichen M-MWAI sowie die Dienstnummer W9.



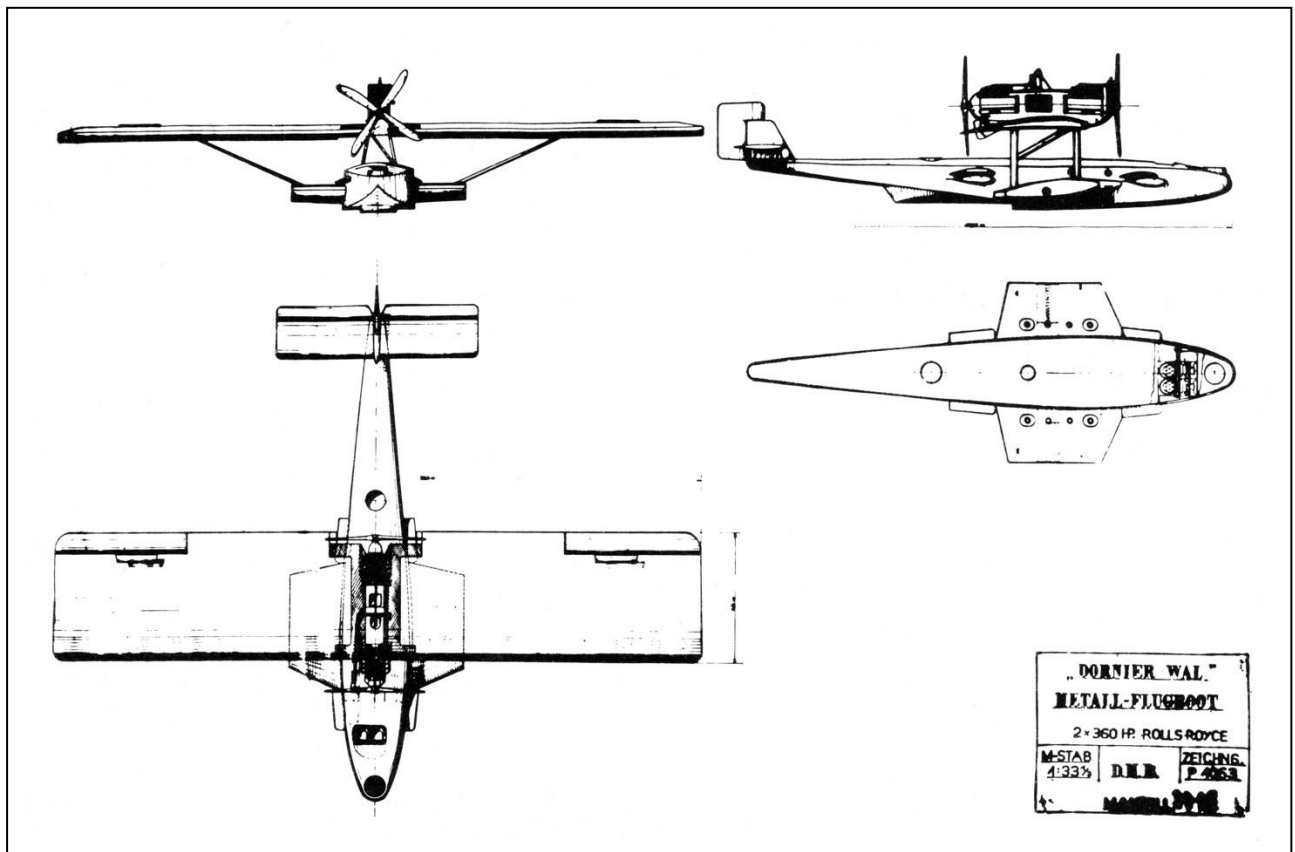


(links):

Die meisten „Wale“ der Baujahre 1922 – 1926 waren mit Motoren vom Typ Rolls-Royce „Eagle IX“ ausgerüstet. Dieses 12-Zylinder-Triebwerk hatte in Luftfahrkreisen einen guten Ruf, galt als zuverlässig und leistete 360/395 PS (265/290 kW).

(unten):

Übersichtszeichnung des Dornier „Wal 1922“ Militärausführung.



Es gelang DMB/CMASA, die bereits im Bau befindlichen Maschinen (Wnr. 20 und 31, ausgerüstet mit Rolls-Royce „Eagle“ IX-Motoren) bei einem anderen Kunden unterzubringen: Seit geraumer Zeit liefen bereits Verhandlungen mit der spanischen Servicio de Aeronáutica Militar (Militärluftfahrt-Verwaltung) über den Kauf von weiteren 6 „Walen“. Die Spanier stimmten vermutlich gern zu, zwei Flugboote schon relativ kurzfristig zu bekommen und damit die langen Lieferzeiten für die übrigen vier Maschinen etwas auszugleichen. Die Werknummer 20 wurde am 10.8.1924 fertig und startete zwei Tage später zu ihrem Erstflug. Sie erhielt das Kennzeichen M-MWAG und die Dienstnummer W7. Das Flugboot mit der Wnr. 31 war sogar noch früher fertig und absolvierte schon am 20. Juni 1924 seinen Erstflug; es erhielt das Kennzeichen M-MWAH und die Dienstnummer W8.

Am 11.2.1924 begann der Bau eines „Wal“ für das kaiserlich-japanische Marineministerium. Der Auftrag lief offiziell über die japanische Firma Kawasaki Dockyard Company Ltd. in Kobe. Die Maschine (Werknummer 32) wurde am 17. Juli 1924 fertiggestellt und am nächsten Tag eingeflogen, dann in Großbauteile zerlegt, in Seetransportkisten verpackt, nach Genua gebracht und dort am 28.7. nach Kobe verschifft. Die Lieferung stand in Zusammenhang mit einer im Februar 1924 abgeschlossenen Lizenzvereinbarung zwischen DMB und der Firma Kawasaki, welche u.a. auch den Typ „Wal“ beinhaltete. Allerdings begann man bei Kawasaki erst 1929 mit dem Bau einiger „Wal“-Boote.



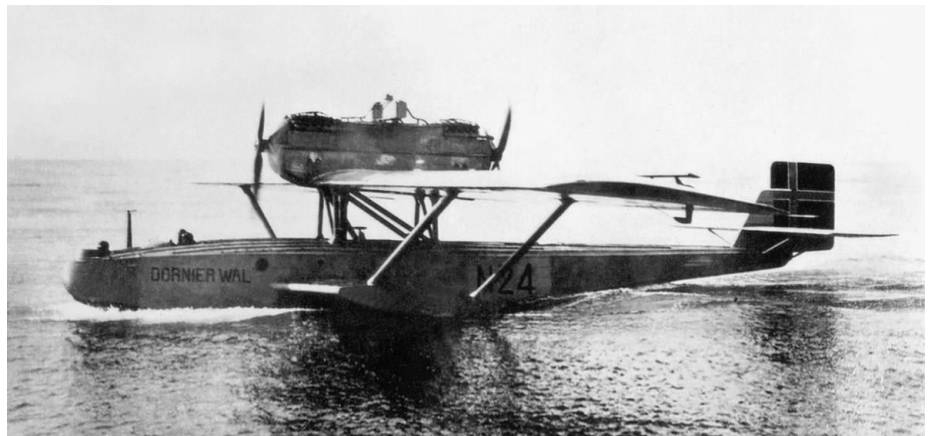
Der Dornier „Wal“ mit der Wnr. 20 war ursprünglich vom Nordpolforscher Amundsen bestellt worden. Nach der Stornierung dieses Auftrags sprang Spanien gerne als Ersatzkunde ein, weil dadurch eine relativ kurze Lieferung ermöglicht wurde. Die Maschine erhielt bei den spanischen Streitkräften das Kennzeichen M-MWAG und die Dienstnummer W7.

An der Rumpfsseitenwand vor dem Flossenstummel ist die Halterung für Außenlasten (Bomben) gut zu erkennen.

Im November 1924 bestellte Amundsen erneut zwei „Wale“, lieferbar bis Februar 1925, und zahlte den vollen Kaufpreis im voraus – dank der inzwischen gesicherten Unterstützung durch den amerikanischen Millionär Lincoln Ellsworth. Dornier kam Amundsens knappen Terminwünschen so weit wie möglich entgegen und sagte ihm Maschinen zu, die sich bereits in der Fertigung befanden und ursprünglich für andere Kunden bestimmt waren. Der Bau des ersten Flugbootes (Wnr. 36) hatte bereits am 27. Juni 1924 begonnen, seine Fertigstellung erfolgte am 30.1.1925 und der Erstflug konnte termingerecht am 5. Februar stattfinden. Der zweite „Wal“ (Wnr. 37) war am 23.10.1924 auf Stapel gelegt worden. Er wurde im Eiltempo bis zum 19. Februar 1925 fertiggestellt, sein Erstflug erfolgte am 21. Februar. Beide wurden am 8. März 1925 von Genua zunächst nach Tromsø verschifft und von dort mit einem eisgängigen Dampfer nach Kings's Bay weitertransportiert. Der weitere Gang von Amundsens Nordpol-Expedition ist im Teil 3 „Bedeutende Forschungs- und Fernflüge“ beschrieben.

Die beiden für Amundsens Nordpolexpedition gekauften „Wale“ flogen mit norwegischer Zulassung.

Im rechten Bild die N-24 (Werknummer 36) bei Probe-Flügen auf dem Mittelmeer vor Marina di Pisa. Das Foto unten zeigt die N-25 (Werknummer 37) im Flug über der norwegischen Fjorlandschaft.



Die CMASA in Marina di Pisa blieb während der ersten fünf Jahre der alleinige Fertigungsort für den Dornier „Wal“. Erst 1927 kamen zwei Lizenznehmer hinzu, die auch zügig den Bau von „Wal“-Flugbooten aufnahmen: die spanische Firma Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) in Cadix sowie die holländische Firma Aviolanda Maatschappij voor Vliegtuigbouw N.V. in Papendrecht. Eine Fertigung in den USA durch die eigens gegründete Dornier Company of America konnte wegen der Weltwirtschaftskrise 1929 nicht mehr realisiert werden. Dagegen gelang es 1930 noch, eine Lizenz an die Sowjetunion zu verkaufen.

Einsatz des Militär-„Wal“ in drei Erdteilen

Die Militärausführung des „Wal“ wurde in 12 Ländern verwendet. Die UdSSR soll angeblich 50 Maschinen gehabt haben, von diesen entstammten 24 Stück italienischer Fertigung. Zweitgrößter Betreiber einer „Wal“-Flotte war die niederländische Marineluftwaffe MLD, die für den Dienst im indonesischen Kolonialgebiet mit seinen Hunderten von Inseln immerhin 46 Militär-„Wale“ beschaffte. Allerdings kamen davon nur die ersten 5 Stück aus Marina di Pisa. Drittgrößter „Wal“-Nutzer war Spanien, insgesamt wurden 31 Maschinen an die spanische Marine und Luftwaffe geliefert; davon stammten 14 Stück aus Italien. Chile kaufte 8 Militär-„Wale“, nach Italien an die Regia Aeronautica gingen 6 Stück und die argentinische Aviación Naval erhielt 4 Flugzeuge. Zwei Militär-„Wale“ waren in Norwegen registriert (Amundsen), je 1 Maschine ging an das Militär in Japan, Jugoslawien, Portugal und Uruguay. Der von Courtney für den zweiten Atlantikflugversuch benutzte „Wal“ flog unter ziviler kanadischer Zulassung.

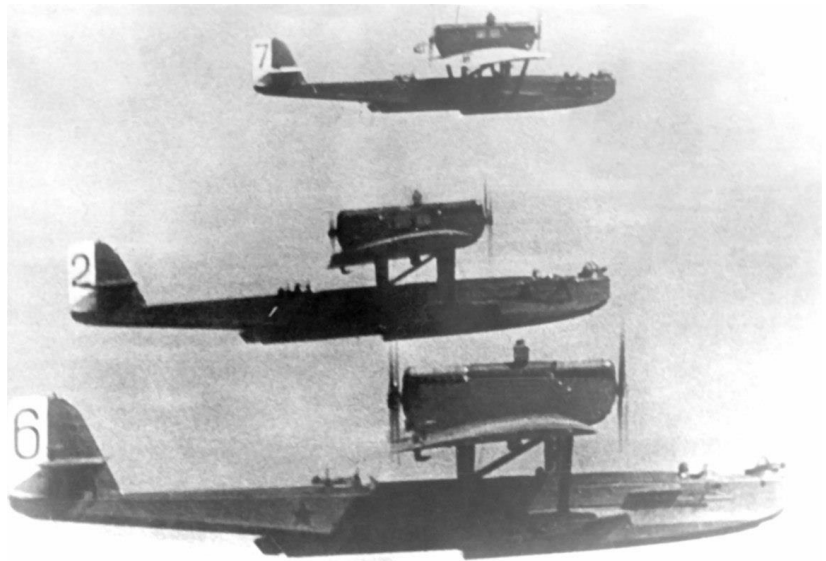


Dornier „Wal“ mit dem taktischen Kennzeichen Nr. 1 der sowjetischen Schwarzmeer-Flotte, aufgenommen vermutlich im Hafen Sewastopol. Die an Rußland gelieferten Militärwale waren alle mit dem BMW VI-Motor ausgerüstet, später auch mit dem sowjetischen Lizenznachbau M 17.

(Slg. Koos)

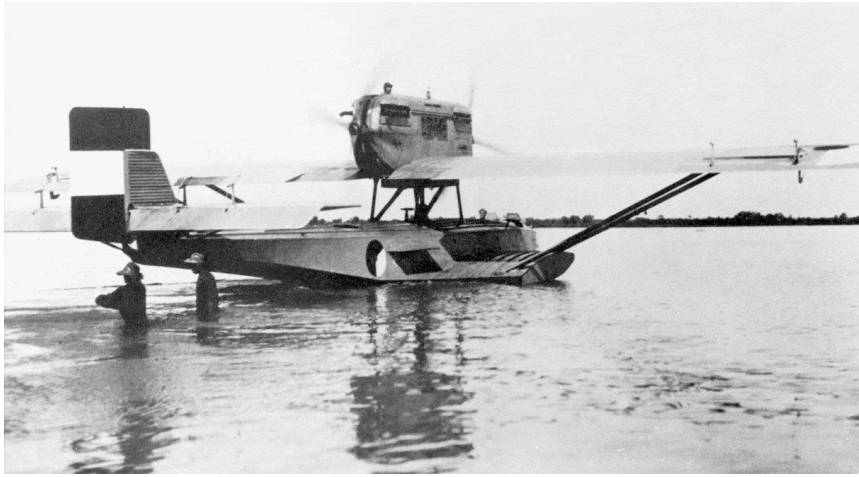
Die UdSSR betrieb die größte Flotte an Dornier „Walen“ weltweit. Im Bild eine Dreier-Kette der Schwarzmeer-Flotte auf Patrouillenflug.

(Slg. Andersson)



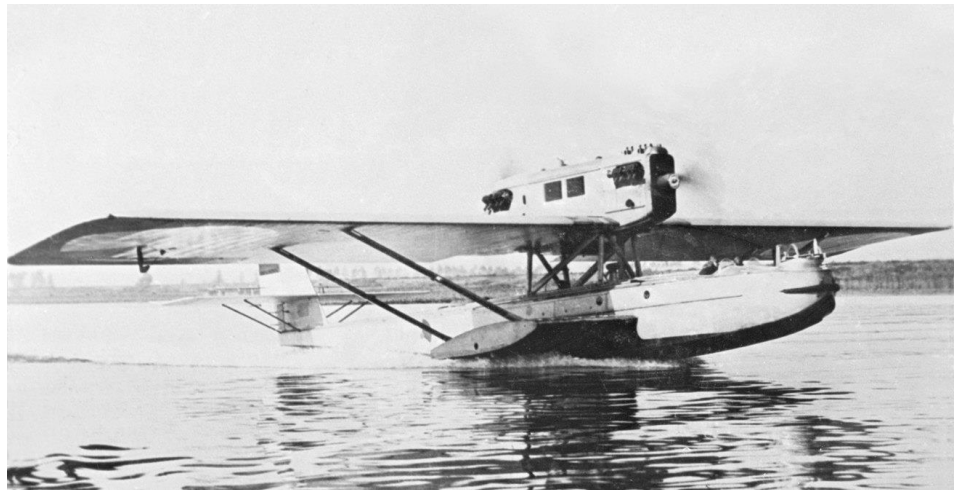
Der Dornier „Wal“ CCCP-H8 (Werknummer 131) flog ursprünglich im Militärdienst und wurde 1933 an die Poljarnaja Awjatsija (Polar-Flugdienst) abgegeben. Innerhalb dieser Organisation kam er bei der Glawsewmorputj (Hauptverwaltung für die Nordmeer-Route) zum Einsatz.

(Slg. Andersson)



Zweitgrößter Betreiber einer „Wal“-Flotte war die niederländische Marineluftwaffe MLD. Im Bild der erste nach Holland gelieferte „Wal“ mit der Kennung D-1, aufgenommen in Niederländisch-Indien. Die ersten fünf Flugboote baute noch die CMAA, alle weiteren wurden bei Aviolanda in Pampore montiert bzw. in Lizenz hergestellt.

Während die ersten „Wale“ des MLD noch mit Rolls-Royce „Eagle IX“-Motoren ausgerüstet waren, erhielten die später gelieferten Flugboote stärkere Triebwerke. Diese Maschine besitzt französische Lorraine-Dietrich-Triebwerke vom Typ 12 Eb (450 PS/ 330 kW).
(Slg. Koos)

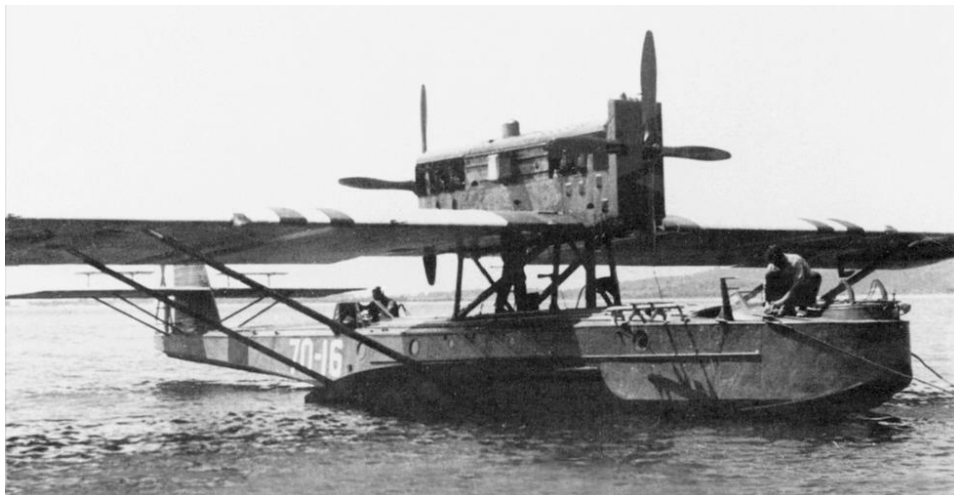


Die MLD-„Wale“ kamen ausschließlich im holländischen Kolonialgebiet in Indonesien mit seinen Hunderten von Inseln und Archipelen zum Einsatz. Hauptbasis der Flugboote war Moro-Kremlangan auf der Insel Java, in der Nähe von Soerabaja (heute: Surabaya).

(Slg. Koos)

Der MLD führte mit den „Walen“ in Niederländisch-Indien nicht nur Patrouillenflüge bis zu einer Dauer von 9 Stunden durch, sondern zog auch einen regelmäßigen Postdienst auf, der von Sabang (an der Westspitze der Insel Sumatra) bis nach Batavia (heute: Jakarta) und Soerabaja reichte – immerhin eine Distanz von rund 3.000 km.



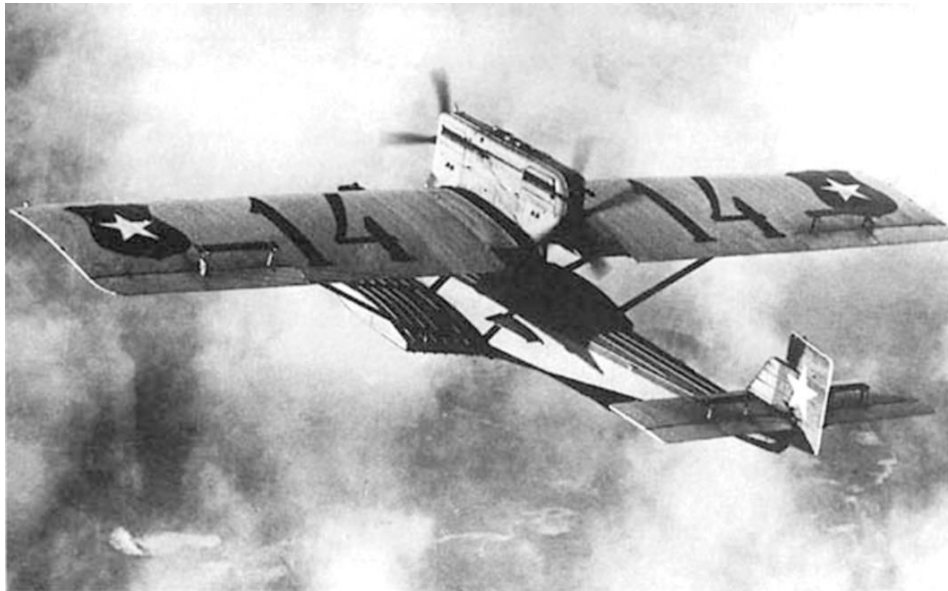
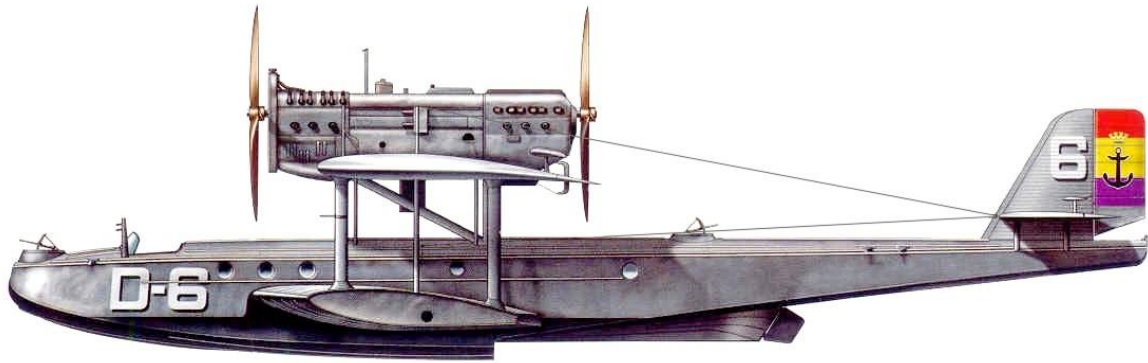


(links und unten):
Die spanische Aviación Militar verfügte über eine „Wal“-Flotte von insgesamt 31 Stück. Während des spanischen Bürgerkriegs 1936 – 1939 wurde das Dornier-Flugboot von beiden Seiten eingesetzt.
Die im Bild gezeigten Maschinen 70-16 und 70-24 befanden sich im Dienst der Nationalspanier.



(unten):
Der „Wal“ D-6 tat Dienst auf Seiten der spanischen Republikaner. Das rechte Foto gibt einen guten Eindruck von der Anordnung des Führerstands und des Schützenstands im Rumpfbug.



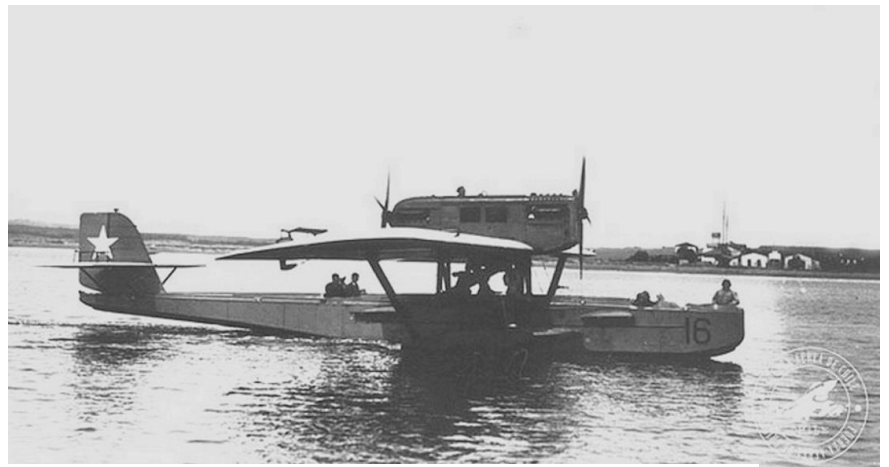


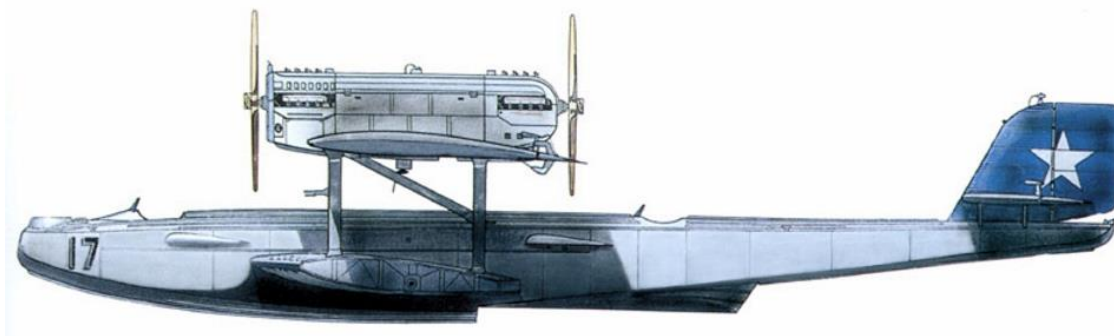
(oben):
 Farbzeichnung des auf den vorange-
 gangenen Fotos gezeigten spanischen
 „Wals“ mit der Kennung D-6. Die Repu-
 blikaner benutzten als Nationalitäts-
 kennzeichen am Leitwerk eine Abwand-
 lung der traditionellen spanischen Flag-
 ge, bei der das untere rote Feld durch
 ein violettes ersetzt war.
 (Aeronautical World Airlines)

(oben, rechts und unten):

Zum Flugzeugbestand der chilenischen Mari-
 ne gehörten insgesamt 8 Militär-„Wale“. Die
 ersten vier Flugboote wurden 1926 geliefert
 und waren mit R-R „Eagle“-Motoren ausgerü-
 stet. Sie erhielten die Dienstnummern 10, 11,
 12 und 14 (die 13 sparte man vorsichtshalber
 aus).

1928 wurden weitere 4 Maschinen beschafft
 (Dienstnummern 15 – 18), versehen mit den
 stärkeren Napier „Lion“-Triebwerken.





(oben): Farbzeichnung des „Wals“ Nr. 17 der Aviación Naval de Chile (chilenische Marinefliegerei). Das Flugboot hatte die Werknummer 88.
(Aeronautical World Airlines)



(oben + links):
Die italienischen Marineflieger verfügten über 2 Dornier „Wale“. Die in den beiden Bildern gezeigte I-XAAF „Marina I“ trug die Werknummer 65 und war mit Isotta-Fraschini „Asso“-Motoren ausgerüstet. Für den Einsatz bei der Nobile-Suchexpedition in der Arktis im Sommer 1928 wurde der Führerstand des Flugboots mit einer geschlossenen, teilverglasteten Haube versehen. Die Maschine ging später an die Regia Aeronautica (italienische Luftwaffe).

Der „Wal“ mit der taktischen Nummer 3 gehörte zu den vier Maschinen (Wnr. 135 – 138), welche die Regia Aeronautica im Jahr 1931 ab Werk erhielt.
(Coll. Alinovi Giordano)



Der jugoslawische Staat beschaffte für seine Marine einen Do J „Wal“, ausgerüstet mit zwei BMW VI-Triebwerken (Wnr. 78). Er trug die Dienstnummer 200 und blieb ein Einzelstück – alle anderen „Wale“ der jugoslawischen Marine waren Maschinen des verbesserten Typs Do J II.

(Slg. Koos)

